

N° 359

SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1990-1991

Annexe au procès-verbal de la séance du 5 juin 1991.

PROJET DE LOI

portant dispositions diverses en matière de transports,

PRÉSENTÉ

Au nom de Mme EDITH CRESSON,

Premier ministre,

par M. Paul QUILÈS,

ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace,

et par M. Georges SARRE,

secrétaire d'Etat aux transports routiers et fluviaux.

(Renvoyé à la commission des Affaires économiques et du Plan, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le Règlement.)

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Ce projet de loi porte dispositions diverses en matière de transports terrestres. Il comporte deux titres.

Le titre premier comprend des dispositions relatives aux voies navigables, et le titre II, une disposition relative aux transports routiers de marchandises.

TITRE PREMIER

DISPOSITIONS RELATIVES AUX VOIES NAVIGABLES

Ce titre est divisé en quatre chapitres dont les dispositions sont indépendantes.

CHAPITRE PREMIER

Gestion et conservation du domaine public fluvial confié à Voies navigables de France.

Contrôle de l'acquittement des péages et taxes institués par l'article 124 de la loi de finances pour 1991.

L'article 124 de la loi n° 90-1168 du 29 décembre 1990 portant loi de finances pour 1991 a confié l'exploitation, l'entretien, l'amélioration, l'extension des voies navigables et de leurs dépendances et la gestion du domaine de l'Etat nécessaire à l'accomplissement de ses missions à l'établissement public créé par l'article 67 de la loi du 27 février 1912 portant fixation du budget général des dépenses et des recettes de l'exercice 1912.

Sur le domaine qui lui est confié, l'établissement public est habilité à percevoir des taxes sur les titulaires d'ouvrages de prise d'eau, rejet d'eau ou autres ouvrages hydrauliques destinés à prélever ou à évacuer

des volumes d'eau ainsi que les redevances et droits fixes sur les personnes publiques ou privées pour tout autre emprise et pour tout autre usage d'une partie de ce domaine.

Par ailleurs, les transporteurs de marchandises ou de passagers et les propriétaires de bateaux de plaisance d'une longueur supérieure à cinq mètres ou dotés d'un moteur d'une puissance égale ou supérieure à 9,9 chevaux sont assujettis, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat, à des péages perçus au profit de l'établissement public lorsqu'ils naviguent sur le domaine public qui lui est confié.

En outre, l'établissement public gère le domaine qui lui est confié, ce qui emporte pour lui la possibilité de valoriser ce domaine soit directement, soit par voie de concession. En ce cas l'établissement public se substitue à l'Etat.

L'article premier introduit dans un paragraphe I la dénomination dudit établissement public (« Voies navigables de France ») et sa qualification d'établissement public à caractère industriel et commercial.

Il prévoit dans un paragraphe II que Voies navigables de France est substitué à l'Etat dans l'exercice des pouvoirs dévolus à ce dernier pour la répression des atteintes à l'intégrité et à la conservation du domaine public qui lui est confié. Cette disposition ne fait toutefois pas obstacle à l'exercice des pouvoirs qui sont conférés à l'Etat au titre de la police des eaux, notamment en matière de répression des infractions.

Les atteintes au domaine public fluvial continuent à être constatées par les agents mentionnés à l'article 41 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure.

Dans le paragraphe III, il ajoute Voies navigables de France à la liste des établissements publics qui peuvent déroger à la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public. Les effectifs peu nombreux de Voies navigables de France (environ 200 personnes) ne justifient pas en effet que les salariés de l'établissement constituent un tiers des membres de son conseil d'administration. Une telle dérogation a d'ailleurs également été retenue pour les ports autonomes.

Dans un paragraphe IV, il prévoit que ce sont les comptables de l'établissement public qui procèdent au recouvrement des droits et redevances qui sont dus à celui-ci.

L'article 2 traite dans le paragraphe I des poursuites pénales qui peuvent être engagées contre celui qui se sera soustrait ou qui aura tenté de se soustraire à l'établissement ou au paiement de la taxe prévue à l'article 124 de la loi n° 90-1168 du 29 décembre 1990 ; les personnels de Voies navigables de France, habilités à constater les infractions, peuvent avoir accès aux lieux et installations où sont situés les ouvrages

hydrauliques dans les conditions fixées précisément par la loi conformément à la décision du Conseil constitutionnel n° 90-281 du 27 décembre 1990.

Le paragraphe II remplace le deuxième alinéa de l'article 124 de la loi de finances pour 1991. En effet, il apparaît nécessaire, dans un but de simplification des procédures administratives, que les titulaires d'ouvrages hydrauliques adressent leur déclaration et le montant de la taxe due au titre de l'article 124 à un guichet unique, l'agence financière de bassin territorialement compétente, qui perçoit par ailleurs des redevances en application de la loi du 16 décembre 1964. L'agence financière de bassin reversera dans un délai d'un mois le produit total de cette redevance à l'établissement public Voies navigables de France. Les conditions dans lesquelles le redevable est appelé à faire valoir ses observations dans le cadre de la mise en œuvre des procédures administratives de redressement ou d'imposition d'office, applicables à la taxe, sont précisées par ailleurs.

L'article 3 traite de contrôle du paiement des péages prévus à l'article 124, III de la loi susvisée. Il fixe la liste des agents habilités à constater les infractions. Il prévoit la possibilité de transiger en cas de non paiement d'un péage.

L'article 4 prévoit que l'Etat attribue en pleine propriété à l'établissement public Voies navigables de France les biens meubles nécessaires à l'accomplissement des missions qui lui sont confiées.

Ce transfert est assorti d'une garantie de l'Etat contre les conséquences financières des dommages causés par un accident dû à un élément du domaine confié, si le sinistre est imputable à la gestion antérieure de l'Etat.

CHAPITRE 2

Constataion et répression des infractions aux dispositions de l'article 4 de la convention révisée pour la navigation du Rhin du 17 octobre 1968.

Le protocole additionnel n° 2 à la convention révisée pour la navigation du Rhin modifie dans son paragraphe II de l'article 4 de la convention.

Il traite des conditions de transport des marchandises et des personnes sur le Rhin, conditions qui diffèrent selon qu'il s'agit de bateaux appartenant à la navigation du Rhin ou d'autres bâtiments.

— appartiennent à la première catégorie les bateaux ayant le droit de battre pavillon d'un des Etats contractants. Ces bateaux peuvent

effectuer des transports de marchandises et de personnes sur le Rhin navigable ;

— pour les autres bateaux la Commission centrale pour la navigation du Rhin détermine les conditions selon lesquelles le transport est autorisé entre deux points situés sur le Rhin navigable. Par ailleurs, le transport entre le Rhin et un lieu situé sur le territoire d'un Etat tiers demeure régi par des accords bilatéraux, mais leur conclusion est subordonnée à la consultation préalable de la Commission centrale.

Les travaux menés depuis plusieurs années dans le cadre de la Commission centrale dans le but d'adopter des sanctions harmonisées entre les Etats rhénans ont échoué. Dans la mesure où il n'existe pas en France de dispositions pénales applicables à ce type d'infraction, l'article 5 est nécessaire pour prévoir la sanction pénale encourue par le propriétaire ou l'exploitant d'un bâtiment qui aurait effectué un transport de marchandises ou de personnes en infraction aux dispositions de l'article 4 de la convention révisée pour la navigation du Rhin.

L'article 6 fixe la liste des agents habilités à constater les infractions correspondantes.

L'article 8 prévoit, en outre, la possibilité de recourir à la saisie du bateau ou du navire en infraction, dans des conditions analogues à celles prévues par la loi n° 83-582 du 5 juillet 1983 relative au régime de la saisie et complétant la liste des agents habilités à constater les infractions dans le domaine des pêches maritimes.

Le représentant de l'établissement public compétent pour opérer la saisie est son représentant local, c'est-à-dire le chef du service extérieur du ministère chargé des voies navigables, en application des dispositions du décret relatif au statut de l'établissement public Voies navigables de France.

Les officiers et agents mentionnés à l'article 6 ont, eux, qualité pour procéder à l'appréhension des bateaux ou navires.

CHAPITRE 3

Servitudes d'inondation prévues par la convention franco-allemande du 6 décembre 1982 approuvée par la loi n° 83-1108 du 21 décembre 1983.

La convention franco-allemande modifiant et complétant la convention additionnelle du 16 juillet 1975 à la convention du 4 juillet 1969 relative à l'aménagement du Rhin entre Strasbourg-Kehl et Lauterbourg-Neuburgweier, signée le 6 décembre 1982, et dont l'approbation a été autorisée par la loi n° 83-1108 du 21 décembre 1983, prévoit, en son article 7, la réalisation, en rive française du Rhin, de polders et, si nécessaire, d'autres zones de rétention des crues.

La construction de ces ouvrages fait partie des mesures à prendre par les deux parties pour rétablir à l'aval d'Iffezheim le niveau de protection contre les crues du Rhin qui existait avant la canalisation du cours supérieur du Rhin.

En effet, l'aménagement du cours supérieur du Rhin, commencé dès le XIX^e siècle, a eu pour effet d'amputer de 60 % les champs d'inondation du Rhin et de creuser le lit principal, donc d'accélérer la propagation des crues, en les aggravant à l'aval de la partie aménagée.

Une commission internationale a donc été chargée de définir les mesures compensatoires à prendre pour la protection des populations vivant à l'aval.

Le principe de ces mesures de protection des crues a été prévu par la convention franco-allemande du 4 juillet 1969.

La convention du 6 décembre 1982 en a défini le contenu en précisant que chaque Etat répondait vis-à-vis de l'autre de toutes les conséquences financières et de tous les préjudices pouvant résulter de leur non-application.

Leur mise en œuvre nécessite l'acquisition des terrains nécessaires à la réalisation d'ouvrages et l'institution de servitudes d'inondation périodique à l'intérieur des zones de rétention.

En effet, l'aménagement de polders consiste à endiguer des terrains généralement situés dans l'ancien champ d'inondation du Rhin, en vue d'y stocker temporairement des volumes relativement importants d'eau pendant la phase ascendante des crues du fleuve.

Leur construction doit contribuer à l'écrêtement des crues du Rhin, de fréquence décennale.

Des inondations périodiques de fréquence vraisemblablement annuelle, d'une durée limitée à quelques jours, peuvent, en outre, être prévues tant pour vérifier le bon fonctionnement des ouvrages que pour accoutumer la faune et la flore aux inondations.

D'un point de vue écologique, ces inondations sont de nature à conserver, voire rétablir, le caractère alluvial de la forêt rhénane.

En application de l'article 34 de la Constitution, ces servitudes ne peuvent être instituées que par une loi.

Les articles 9 à 15 du présent chapitre fixent la procédure d'établissement desdites servitudes, leur consistance et les modalités de contrôle y afférentes.

L'article 10 prévoit que la limite des zones soumises aux servitudes d'inondation et la nature des contraintes qui en résultent seront fixées par arrêté pris par le représentant de l'Etat dans le département, après enquête faite comme en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique.

L'indemnisation par le juge de l'expropriation a été retenue comme la plus favorable aux propriétaires des terrains grevés et autres ayants droit (article 12).

Un droit de délaissement a été prévu au profit des propriétaires dans le cas où les servitudes viendraient à rendre impossible l'utilisation normale de leurs terrains (article 13).

Enfin, des peines contraventionnelles sanctionnent les faits et actes de nature à faire obstacle à l'exploitation desdites zones de rétention (article 14).

CHAPITRE 4

Dispositions diverses.

Le I de l'article 16 modifie dans les textes législatifs postérieurs à 1958 le nom de l'établissement public créé par l'article 67 de la loi du 27 février 1912.

Le II de l'article 16 supprime la disposition qui rendait nécessaire la consultation du ministre des Finances en cas d'aliénation de terrain ou de location d'une année supérieure à dix-huit ans.

Cette disposition a pour objet de faciliter la gestion du port autonome de Strasbourg.

TITRE II

DISPOSITION RELATIVE AUX TRANSPORTS ROUTIERS

L'article 17 constitue une mesure nationale d'application du règlement C.E.E. 4059/89 du Conseil du 21 décembre 1989 fixant les conditions de l'admission de transporteurs non résidents aux transports nationaux de marchandises par route dans un Etat membre.

Ce règlement, entré en vigueur le 1^{er} juillet 1990, a pour objet de permettre l'exécution de l'article 75-1, b) du Traité de Rome. Il comble, dans le domaine des transports routiers de marchandises, une carence du Conseil, qui a été condamné le 11 mai 1985 par la Cour de justice pour n'avoir pas, jusque-là, donné suite à l'obligation du Traité selon laquelle de telles dispositions devaient être arrêtées au cours de la période de transition.

L'article 7 du règlement prévoyant que les Etats membres arrêtent les dispositions législatives, réglementaires et administratives relatives à son exécution, il est apparu nécessaire de modifier formellement l'article 25-II-A, a) de la loi n° 52-401 du 14 avril 1952 modifiée, qui énumère et réprime les infractions à caractère délictuel à la législation et à la réglementation des transports.

La modification proposée à l'article 25-II-A, a) de la loi du 14 avril 1952 modifiée, qui fait l'objet de l'article 17 du présent projet vise, dans le contexte des engagements auxquels la France est tenue par le Traité de Rome, à élargir explicitement le champ des infractions prévues par cet alinéa au cas des transporteurs non résidents qui ne bénéficieraient pas des dispositions du règlement C.E.E. 4059/89 du 21 décembre 1989 et effectueraient des transports intérieurs de marchandises sans disposer d'une autorisation de cabotage valide.

La modification proposée vise à mettre formellement sur un pied d'égalité :

— d'une part, les entreprises de transport établies, et celles qui sont autorisées à exécuter des transports de cabotage sur le territoire national ;

— d'autre part, les entreprises établies et qui ne sont pas habilitées à exécuter des transports publics routiers de marchandises, faute d'ins-

cription au registre des transporteurs, et les entreprises non résidentes que le règlement C.E.E. 4059/89 du 21 décembre 1989 n'autorise pas à effectuer, en libre prestation de services, des transports intérieurs de marchandises et qui restent donc astreintes à établissement et inscription au registre des transporteurs pour exécuter des transports en conformité avec la réglementation.

Elle permet de traiter le défaut d'autorisation de cabotage comme un délit.

PROJET DE LOI

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace et du secrétaire d'Etat aux transports routiers et fluviaux,

Vu l'article 39 de la Constitution,

Décète :

Le présent projet de loi portant dispositions diverses en matière de transports, délibéré en Conseil des ministres après avis du Conseil d'Etat, sera présenté au Sénat par le ministre de l'Equipement, du Logement, des Transports et de l'Espace, et le secrétaire d'Etat aux transports routiers et fluviaux qui seront chargés d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

TITRE PREMIER

DISPOSITIONS RELATIVES AUX VOIES NAVIGABLES

CHAPITRE PREMIER

Gestion et police de la conservation du domaine public fluvial confié à Voies navigables de France.

Contrôle de l'acquittement des taxes et péages institués par l'article 124 de la loi de finances pour 1991.

Article premier.

I. — L'établissement public mentionné au I de l'article 124 de la loi n° 90-1168 du 29 décembre 1990 portant loi de finances pour 1991 prend le nom de Voies navigables de France. Il constitue un établissement public industriel et commercial.

II. — L'établissement public Voies navigables de France est substitué à l'Etat dans l'exercice des pouvoirs dévolus à ce dernier pour la répression des atteintes à l'intégrité et à la conservation du domaine public qui lui est confié ; il représente l'Etat dans l'exercice du pouvoir de transaction institué par l'article 44 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure.

Toutefois, les contraventions continuent à être constatées par les agents mentionnés à l'article 41 du même code.

III. — L'annexe II mentionnée à l'article 4 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public est complétée par l'alinéa suivant :

« Voies navigables de France ».

IV. — Les comptables de l'établissement public procèdent au recouvrement des redevances et droits fixes dus pour toute emprise sur le domaine confié à l'établissement public en application de l'article 124 de la loi n° 90-1168 du 29 décembre 1990 ou pour tout autre usage de celui-ci.

Art. 2.

I. — Les dispositions de l'article 1741 du code général des impôts sont applicables à quiconque se sera soustrait ou aura tenté de se soustraire frauduleusement à l'établissement ou au paiement total ou partiel de la taxe prévue au II de l'article 124 de la loi n° 90-1168 du 29 décembre 1990.

Sont habilités à effectuer tout contrôle tendant à l'acquittement de la taxe, les personnels de Voies navigables de France ayant un grade équivalent à celui de directeur de bureau d'affrètement ou de rédacteur de l'établissement public créé par l'article 67 de la loi du 27 février 1912 portant fixation du budget général des dépenses et des recettes de l'exercice 1912.

Ces agents sont commissionnés, dans la limite de leur circonscription, par le ministre chargé des voies navigables et assermentés dans les conditions prévues par décret en Conseil d'Etat.

Ils constatent par procès-verbaux les infractions mentionnées au premier alinéa du I du présent article.

Pour accomplir leur mission, ces agents ont accès aux installations et lieux où sont situés les ouvrages de prise d'eau, de rejet d'eau ou les ouvrages hydrauliques destinés à prélever ou à évacuer des volumes d'eau, à l'exclusion des domiciles. Leurs propriétaires ou exploitants sont tenus de leur livrer passage. Les agents ne peuvent accéder à ces locaux qu'entre 8 heures et 20 heures ou en dehors de ces heures, si l'établissement est ouvert au public ou lorsqu'une activité de fabrication est en cours. Ils ne peuvent accéder aux locaux qui servent pour partie de domicile aux intéressés. Le procureur de la République est préalablement informé par les agents des opérations envisagées en vue de la recherche des infractions. Les procès-verbaux lui sont transmis dans les cinq jours suivant leur établissement. Une copie en est également remise à l'intéressé.

II. — A compter du 1^{er} janvier 1992, le deuxième alinéa du II de l'article 124 de la loi n° 90-1168 du 29 décembre 1990 est remplacé par les alinéas suivants :

« Les titulaires d'ouvrages mentionnés au premier alinéa du II du présent article doivent adresser chaque année avant le 1^{er} mai à l'agence financière de bassin territorialement compétente une déclaration accompagnée du paiement de la taxe due.

« L'agence porte le montant des recettes dans une comptabilité auxiliaire ouverte à cet effet.

« L'agence reverse le produit de la taxe à l'établissement public avant le 1^{er} juin.

« Les agents de Voies navigables de France pourront procéder à des contrôles de l'assiette de la taxe due par les titulaires d'ouvrages en application du présent article. Ces contrôles devront être précédés de l'envoi d'un avis portant mention de la date et de l'objet du contrôle.

« Les redressements correspondant à des omissions, erreurs, insuffisances ou inexactitudes dans les éléments servant de base de calcul de la taxe sont portés par Voies navigables de France à la connaissance du redevable, trente jours au moins avant la mise en recouvrement des impositions supplémentaires, par lettre motivée, de manière à lui permettre de formuler ses observations.

« En l'absence de déclaration, les impositions établies d'office par Voies navigables de France doivent faire l'objet d'une mise en demeure préalable notifiée au redevable trente jours au moins avant la mise en recouvrement des impositions. »

Art. 3.

Sont habilités à contrôler l'acquittement des péages institués par le III de l'article 124 de la loi n° 90-1168 du 29 décembre 1990 :

1° les personnels de Voies navigables de France ayant un grade équivalent à celui de directeur de bureau d'affrètement ou de rédacteur de l'établissement public créé par l'article 67 de la loi du 27 février 1912 portant fixation du budget général des dépenses et des recettes de l'exercice 1912 ;

2° les personnels des régions bénéficiant d'un transfert de compétence ou ceux de leurs concessionnaires, des concessionnaires de parties concédées du domaine public confié à Voies navigables de France, des concessionnaires de voies et plans d'eau rayés de la nomenclature des voies navigables, appartenant aux cadres d'emploi territoriaux suivants : ingénieurs et techniciens territoriaux, agents de maîtrise et agents techniques territoriaux, agents d'entretien territoriaux ;

3° les officiers, officiers adjoints et surveillants de port, les agents des ports autonomes maritimes ;

4° les agents mentionnés à l'article 22 de la loi n° 72-1202 du 23 décembre 1972 relative aux infractions concernant les bateaux, engins et établissements flottants circulant ou stationnant sur les eaux intérieures.

Ces personnels et agents sont commissionnés, dans la limite de leur circonscription, par le ministre chargé des voies navigables et assermentés dans les conditions prévues par décret en Conseil d'Etat.

Ils constatent par procès-verbaux toute irrégularité commise dans l'acquittement des péages. Ils transmettent directement et sans délai leurs procès-verbaux, qui font foi jusqu'à preuve du contraire, au procureur de la République.

Quand un des agents mentionnés au présent article a constaté une irrégularité dans l'acquittement d'un péage, le président de Voies navigables de France, le président du conseil régional, le concessionnaire, le directeur du port autonome maritime ou leurs délégataires ont, dans le cadre de leurs compétences respectives, le droit de transiger sur le montant de l'amende, après accord du procureur de la République, dans des conditions prévues par décret en Conseil d'Etat.

Art. 4.

L'Etat attribue en pleine propriété à Voies navigables de France les biens meubles nécessaires à l'accomplissement de ses missions.

Pendant une période de dix ans à compter de la date de promulgation de la présente loi, l'Etat garantit Voies navigables de France de conséquences financières des dommages causés par un accident dû à un élément du domaine qui lui est confié, si le sinistre est imputable à la gestion antérieure de l'Etat. Une convention passée entre l'Etat et l'établissement public fixera les modalités d'application de la présente disposition.

CHAPITRE 2

Constatation et répression des infractions aux dispositions de l'article 4 de la convention révisée pour la navigation du Rhin du 17 octobre 1868.

Art. 5.

Sera puni d'une amende de 1 000 F à 80 000 F le propriétaire ou l'exploitant d'un bateau ou d'un navire n'appartenant pas à la navigation rhénane qui aura effectué :

1° soit un transport de marchandises ou de personnes entre deux points situés sur les voies navigables mentionnées au premier alinéa de l'article 3 de la convention pour la navigation du Rhin du 17 octobre 1868 révisée et complétée notamment par le protocole additionnel n° 2 et le protocole de signature du 17 octobre 1979, sans y être autorisé conformément au premier alinéa de l'article 4 de cette convention ;

2° soit un transport de marchandises ou de personnes entre un lieu situé sur les voies navigables mentionnées ci-dessus et un lieu situé sur le territoire d'un Etat tiers, en violation des conditions fixées par les accords conclus entre les parties concernées, dûment ratifiés et publiés.

En cas de récidive, le montant de l'amende est de 2 000 F à 160 000 F.

Art. 6.

Outre les officiers et agents de police judiciaire, sont chargés de constater les infractions énumérées à l'article 5 de la présente loi :

1° les agents de Voies navigables de France tels que visés au deuxième alinéa du I de l'article 2 de la présente loi ;

2° les agents mentionnés à l'article 22 de la loi n° 72-1202 du 23 décembre 1972 ;

3° les agents des douanes.

Les officiers et agents mentionnés ci-dessus peuvent demander toutes justifications au capitaine du bateau ou du navire et constatent les infractions par procès-verbaux. Ils transmettent directement et sans délai leurs procès-verbaux, qui font foi jusqu'à preuve du contraire, au procureur de la République.

Art. 7.

Pour les infractions énumérées à l'article 5, le ministre chargé des voies navigables a le droit de transiger sur le montant de l'amende, après accord du procureur de la République, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat.

Art. 8.

I. – Le représentant local de Voies navigables de France peut saisir le bateau ou le navire qui a servi à commettre une infraction mentionnée à l'article 5.

Il conduit ou fait conduire le bateau ou le navire au port qu'il aura désigné ; il dresse procès-verbal de la saisie et le bateau ou le navire est consigné entre les mains du directeur du port.

Dans un délai qui ne peut excéder soixante-douze heures à compter de la saisie, le représentant local de Voies navigables de France adresse au juge d'instance du lieu de la saisie une requête accompagnée du procès-verbal de saisie afin que celui-ci confirme, par ordonnance prononcée dans un délai qui ne peut excéder soixante-douze heures, la saisie du bateau ou du navire ou décide de sa remise en libre circulation.

En tout état de cause, l'ordonnance doit être rendue dans un délai qui ne peut excéder six jours, à compter de l'appréhension mentionnée au II du présent article ou à compter de la saisie.

La mainlevée de la saisie du bateau ou du navire est décidée par le juge d'instance du lieu de la saisie contre le dépôt d'un cautionnement dont il fixe le montant et les modalités de versement dans les conditions fixées à l'article 142 du code de procédure pénale. Le juge peut ordonner la mainlevée du cautionnement à tout moment, notamment du fait de la survenance d'une transaction dans les conditions prévues par l'article 7.

II. – Les officiers et agents mentionnés à l'article 6 ont qualité pour procéder à l'appréhension des bateaux ou des navires qui sont susceptibles de saisie, en vue de leur remise à l'autorité compétente pour les saisir. Cette remise doit intervenir dans un délai qui ne peut excéder soixante-douze heures à compter de l'appréhension. L'appréhension donne lieu à l'établissement d'un procès-verbal.

III. – Les officiers et agents mentionnés à l'article 6 ont le droit de requérir directement la force publique pour la recherche et la constatation des infractions énumérées à l'article 5 ainsi que pour la saisie et l'appréhension des bateaux ou des navires concernés.

IV. — Un décret en Conseil d'Etat précisera les conditions d'application et les formalités relatives au déroulement de la saisie, à la désignation d'un gardien de la saisie, au choix de la destination des bateaux ou des navires, ainsi que les modalités de restitution du cautionnement. Le même décret précisera les conditions et formalités relatives à l'appréhension mentionnée au II du présent article.

V. — Les armateurs ou les patrons de bateaux ou de navires ne peuvent, du fait de la saisie de ceux-ci, se soustraire à l'exécution des obligations des contrats d'engagement des équipages, notamment en matière de rémunération lorsque la responsabilité de ces derniers n'est pas engagée dans la commission de l'infraction à l'origine de la mesure de saisie ou de la peine de confiscation.

CHAPITRE 3

Servitudes d'inondation prévues par la convention franco-allemande du 6 décembre 1982 approuvée par la loi n° 83-1108 du 21 décembre 1983.

Art. 9.

Pour la mise en œuvre de l'article 7 de la convention signée le 6 décembre 1982 par la République fédérale d'Allemagne et la République française, l'Etat peut instituer à son profit des servitudes d'utilité publique permettant l'inondation périodique de terrains publics ou privés situés dans des zones dites « zones de rétention des crues ».

Art. 10.

La zone de rétention des crues est instituée par arrêté préfectoral après enquête publique menée conformément au code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Toutefois, en cas d'avis défavorable du commissaire enquêteur ou de la commission chargée de l'enquête, l'utilité publique est déclarée par décret en Conseil d'Etat.

L'acte déclaratif d'utilité publique fixe le périmètre de la zone de rétention des crues et les servitudes qui s'y appliquent. Le cas échéant, il détermine les éléments existants faisant obstacle à l'utilisation de la zone qui doivent être supprimés ou modifiés.

Art. 11.

Les servitudes instituées en application du présent chapitre consistent notamment en l'inondation périodique des zones délimitées conformément à l'article 10 ci-dessus pour permettre tant la rétention des crues du Rhin que l'accoutumance de la faune et de la flore auxdites inondations.

Elles obligent les propriétaires et les exploitants à :

a) s'abstenir de tout acte de nature à nuire au bon fonctionnement, à l'entretien et à la conservation des ouvrages ;

b) soumettre tout projet de digue, remblai, dépôt de matières encombrantes, clôture, plantation, construction, ou de tout autre ouvrage susceptible de faire obstacle à l'écoulement des eaux, à déclaration préalable à l'administration par lettre recommandée avec demande d'avis de réception ; l'administration a, pendant un délai de trois mois qui commence à courir à compter de l'avis de réception mentionné ci-dessus, la faculté d'interdire l'exécution des travaux ou d'ordonner les modifications nécessaires pour assurer le libre écoulement des eaux ;

c) prendre les dispositions nécessaires pour, dans le délai prescrit par l'administration avant l'inondation, évacuer tout élément mobile pouvant provoquer ou subir des dommages et attacher les corps flottants pouvant faire obstacle à l'écoulement des eaux ;

d) permettre en tout temps aux agents de l'administration chargés de l'aménagement, de l'entretien et de l'exploitation des ouvrages d'accéder aux terrains inclus dans le périmètre desdites zones.

Art. 12.

Les indemnités destinées à réparer les préjudices résultant de l'institution de la zone de rétention des crues sont fixées et payées comme en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique.

Art. 13.

Si l'existence de la zone rend impossible l'utilisation normale d'un terrain, son propriétaire peut à tout moment en requérir l'acquisition partielle ou totale par l'Etat.

A défaut de réponse dans un délai de trois mois à compter de la date de réception de la demande, ou en cas de refus, le propriétaire peut saisir le juge de l'expropriation. Si le juge fait droit à la demande et, à défaut d'accord amiable dans les trois mois de sa décision, sur nouvelle

saisine, le juge prononce le transfert de propriété et fixe les conditions de la cession. Le montant de l'indemnité est fixé et payé comme en matière d'expropriation.

Art. 14.

Les infractions aux dispositions des articles 10 et 11 du présent chapitre constituent des contraventions de grande voirie poursuivies et réprimées par la voie administrative.

Dans un délai fixé par la mise en demeure faite par le représentant de l'Etat dans le département et qui, sauf péril imminent, ne peut être inférieur à un mois, les contrevenants sont tenus de supprimer ou de modifier les éléments et obstacles mentionnés à la dernière phrase de l'article 10 et à l'article 11 indûment maintenus ou exécutés, le tout à leurs frais.

Art. 15.

Les conditions d'application du présent chapitre sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

CHAPITRE 4

Dispositions diverses.

Art. 16.

I. — Les mots : « l'Office national de la navigation » sont remplacés par les mots : « Voies navigables de France » :

1° à l'article 41 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs modifiée ;

2° à l'article 93 de la loi de finances pour 1985 (n° 84-1208 du 29 décembre 1984) ;

3° à l'article 57 de la loi de finances rectificative pour 1989 (n° 89-936 du 29 décembre 1989).

II. — Le troisième alinéa de l'article 9 du titre IV de la loi du 26 avril 1924 ayant pour objet la constitution du port rhénan de Strasbourg en port autonome est abrogé.

TITRE II

DISPOSITION RELATIVE AUX TRANSPORTS ROUTIERS

Art. 17.

L'alinéa *a)* du II-A de l'article 25 de la loi n° 52-401 du 14 avril 1952 modifiée est complété par les dispositions suivantes :

« ainsi que par une entreprise qui effectue des transports nationaux de marchandises par route et qui ne répond pas aux conditions de l'admission de transporteurs non résidents aux transports nationaux de marchandises par route dans un Etat membre, fixées par le règlement C.E.E. 4059/89 du Conseil du 21 décembre 1989 ».

Fait à Paris, le 5 juin 1991.

Signé : Edith CRESSON.

Par le Premier ministre :

Le ministre de l'équipement, du logement,
des transports et de l'espace,

Signé : Paul QUILÈS.

Le secrétaire d'Etat aux transports
routiers et fluviaux,

Signé : Georges SARRE.